ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais — The Polish Sailor

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

Poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Ceny ogłoszeń: za drobne ogłoszenia handlowe 40 gr za wiersz milimetrowy trzyłamowy. Za powtórne ogłoszenia 30% zniżki. Większe i stałe ogłoszenia według umowy. Poszukiwania pracy i wolne posady 25 gr za wiersz milimetrowy trzyłamowy. — Ogłoszenia w tekście i przed tekstem 50% drożej.

Redakcja i administracja: TCZEW, ul. Hallera 17. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski". — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

PRENUMERATA: Rocznie w kraju 4 zł, zagranicą 7 zł; Półrocznie w kraju 2 zł, zagranicą 4 zł; Kwartalnie w kraju 1 zł, zagranicą 2 zł. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P. K. O 170 044, lub przekazem pocztowym pod adresem administracji pisma w Tczewie.

Na 2 kwartał 1926 r. można abonować „Żeglarza Polskiego" również na poczcie.

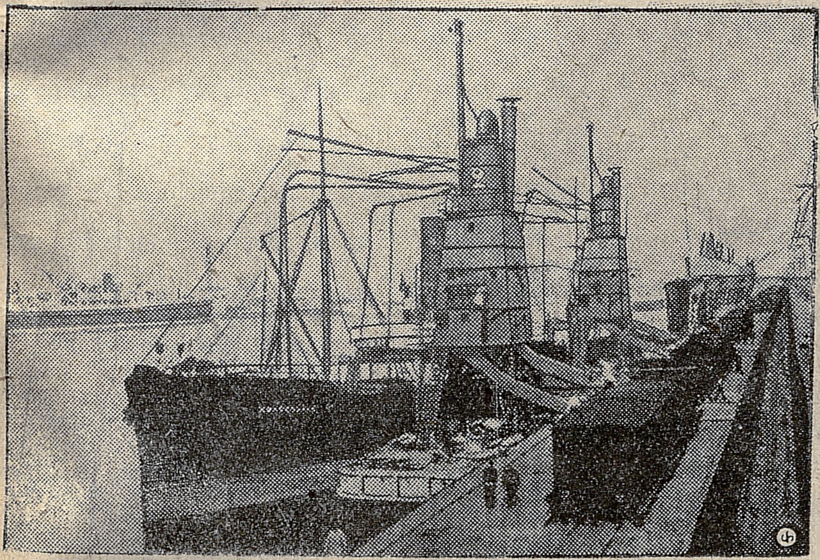
Prenumerata „Żeglarza Polskiego" wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze", wynosi 8 zł 50 gr, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego"

Cena 10 gr.

Komitet redakcyjny: J. R. Klejnot; inż. Fr. Fojut; inż. mor. A. Ciechanowski.

Nr. 13. Rok wydania piąty. | TCZEW, dnia 7 kwietnia 1926 r. | Ogólnego zbioru **Nr. 125**

Zwracamy uwagę Szan. Czytelników, że „Żeglarz Polski" wychodzi 12 razy na kwartał.



Elewatory zbożowe w Hawrze. Przeładunek ze statków na kolej. Wydajność: 100 ton na godzinę.

Pneumatyczne urządzenia przenośne.

Kwestja przechowywania zapasów zbożowych, jakoteż budowy odpowiednich urządzeń dla ochrony przed zniszczeniem wskutek wpływów atmosferycznych, przybiera wciąż na znaczeniu tak dla krajów importujących jak i eksportujących zboże.

Budowa śpichlerzy zbożowych, posiadająca długą tradycję rozwoju doszła obecnie do pewnej doskonałości. W każdym porcie spotyka się wielką ilość śpichlerzy, odpowiadających wszelkim wymaganiom technicznym, przyczem pojemność takowych często dochodzi do 75 000—100 000 ton. Co się dotyczy ładowania zboża, to długo stosowano poza żywą siłą ludzką — dźwigi mechaniczne; posiadają one jednak w tym wypadku zbyt wiele stron ujemnych. Dopiero zastosowanie sposobu trakcji pneumatycznej postawiło sprawę masowego przeładowywania ciał sypkich na wysokości zadania.

Wynalazcą tego sposobu jest anglik inż. Fred E. Duckham z Londynu. Opierał on się na następujących zasadach. Obliczono, że dla przezwyciężenia wagi jednego ziarna żyta — 0,0411 gr., którego przekrój najmniejszy wynosi 3.5 mm², trzeba zastosować szybkość powietrza około 14 mtr. / sek. Aby porwać je ze sobą, szybkość owa powinna dochodzić minim. do 20 mtr. / sek., a wówczas ciśnienie powietrza na ten przekrój według tychże obliczeń będzie się równało: 0 0245 gr × 3,5 mm² = 0.0847 gr. Odejmując ciężar ziarna = 0 0411 gr., pozostaje energia, która jest zdolna nadać pęd ziarnu; równa się ona 0 0436 gr. Mając dany czas i ilość przesyłanego materjału, drogę co do jej długości i spadku, obliczając opory w związku z tarciem między ziarnami i o ściany rurociągów, ze specjalnym uwzględnieniem krzywizn przewodów, liczba których gra wielką rolę ze względu na rosnące opory, znajduje się moc, która należy zastosować dla wykonania pracy celem przesłania większej ilości zboża na pewną odległość.

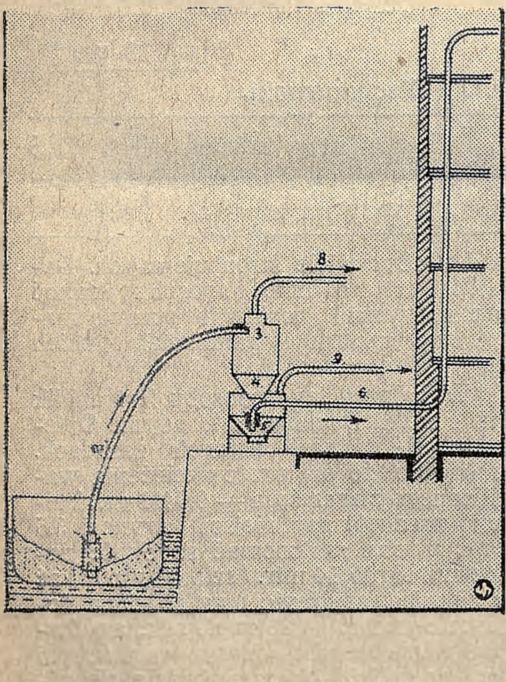
Ponieważ moc wypadała b. duża, początkowo wydawało się, że wielkość siły zastosowanej będzie niewspółmierną do jej efektu. Wzgląd jednak na ewentualne wielkie korzyści, płynące z

zastosowania tego rodzaju elewatorów, pobudzał do szukania zmian i ulepszeń. Ostateczne próby dały doskonałe rezultaty i już w r. 1895 urządzenia Duckhama zostały zaprowadzone w Millwall Dock Co. i The London Grain Elevating Co. w Londynie. Wkrótce znalazły one zastosowanie wszędzie, gdzie należało przesyłać masowo towary sypkie, a więc: zboże, sól, sodę, glinkę, piasek, cement, nawozy sztuczne, węgiel drobny itp.

Elewatory powietrzne zasadniczo dzielą się na ssące i tłoczące. Instalacje ssące są ograniczone długością ich linji i różnicą poziomów punktów przeładunkowych, gdyż pracują próżnią nie większą niż 25 cm. słupa rtęci. Linje przewodów dłuższe muszą się posługiwać sposobem tłoczącym. Często też stosują w linjach sposób skombinowany.

Zależnie od przeznaczenia i warunków pracy, elewatory mogą być trzech rodzajów: stałe, ruchome i pływające.

Zasada stałego pneumatycznego urządzenia przenośnego wskazana jest na poniższym rysunku schematycznym.



Schemat działania elewatora.

W zbiorniku powiększonym (recypjencie) 3, który połączony jest rurociągiem 8 z niewskazaną na rysunku pompą powietrzną, wytwarza się próżnia. Przez podwójne ściany dyszy 1 po linji wskazanej punktami, dąży powietrze z atmosfery do wlotu rurociągu 2, po drodze porywa ziarno i niesie do recypjentu 3. Stąd powietrze wysysa pompa, tymczasem gdy zboże opada na jego dno 4, skonstruowane w postaci wahających się lub obrotowych upustów, przez które trafia do zbiornika 5. Tu też umieszczona jest waga automatyczna, z licznika której można w dowolnej chwili odczytać ilość materjału przyjętego; (jednocześnie waga może notować swoją pracę w okresach miesięcznym, rocznym itd.). Zwykle recypjent ustala się na znacznej wysokości, aby zboże, względnie inny ładunek sypki, mógł własnym ciężarem osuwać się na niższe piętra spichlerzy do berlinek, wagonów kolejowych itd. O ile śpichlerz jest b. wysoki, wówczas ze zbiornika 5 ładunek podnosi się na wyższe piętra za pomocą dźwigów mechanicznych, albo też za pomocą elewatora o zasadzie tłoczącej. Do zbiornika 5 szczelnie zamkniętego dochodzi ściśnione powietrze rurociągiem 9, z pompy, wytwarza nadciśnienie, które zmusza ziarno do wzniesienia się rurociągiem 6 na żądaną wysokość.

Pompy posiadają napęd elektryczny, motorowy lub od silnika parowego.

Elewatory ruchome budują się przeważnie w portach. Mogą one zmieniać miejsce dowolnie, przesuwając się torami wzdłuż wybrzeża i stosując się do miejsca postoju okrętu. W tym wypadku kilkoma rurociągami jednocześnie można przeładowywać towar z kilku wagonów, o ile transport przybył koleją. Proces odwrotny odbywa się podobnie.

Bardzo ciekawe są urządzenia elewatorów pływających. Zdolność ładownicza ich dochodzi do 250—300 ton na godzinę. Cała konstrukcja umieszczona jest na mocno zbudowanej stalowej barce lub pontonie. Maszynerja takiego elewatora składa się z dwóch dużych pionowych pomp powietrznych, połączonych z silnikiem o mocy około 200. K. M.

Na pokładzie pontonu znajduje się konstrukcja żelazna, na górnym pomoście której zmontowany jest zbiornik powietrzny, recypjent. Do górnej jego części dobiega rurociąg ssący od pompy, z dolnej części przeciętnie cztery rury ssące prowadzą do luk za- i wyładowywanych statków. Mocne ramiona przymocowane do masztu, dźwigają je, podnosząc lub opuszczając zależnie od głębokości ładowni za pomocą ręcznej windy. Dla poruszania się wzdłuż okrętu służą dwie silne windy parowe, ustawione na przeciwnych krańcach pontonu. W przedziale maszynowym ustawione jest jeszcze dynamo, dające światło podczas robót nocnych.

Elewatory pływające posiadają tę zaletę, że każde miejsce w obrębie portu jest dla nich dostępne.

Pneumatyczne urządzenia przenośne rozpowszechniły się z nadzwyczajną szybkością dzięki swym niezwykłym zaletom, które się dadzą streścić w następujących punktach:

1. Szybkość ładowania wzrasta w olbrzymim stopniu (jeden elewator przeładowywuje 250—320 ton na godzinę), przez co zwiększa się wykorzystanie statku, berlinek, wagonów i t. wobadza się miejsce w porcie.

2. Ładowanie odbywać się może jednakowo skutecznie w dzień i w nocy. Niezależne jest od pogody, ponieważ luki odmyka się tylko tyle, aby było miejsce na przerzucenie rurociągu ssącego; na swej drodze uchronione jest ono od wpływów wiatru i deszczu.

3. Wartość zboża przy takiem ładowaniu wzrasta, gdyż po drodze podlega wietrzeniu, suszeniu i oczyszczaniu od różnych domieszek.

4. Ładunek bywa oddany odbiorcy w tej samej ilości, bo straty na rozsypywanie są wykluczone.

5. Inny ładunek i omawiany ładunek sypki może być za- i wyładowywany jednocześnie, gdyż rury ssące zabierają minimalną przestrzeń w lukach ładunkowych.

6. Jest możność przesyłania od 200 do 300 ton na godz. po równi pochyłej do góry na odległość do 400 mtr., a więc z okrętu przy molo do magazynów, znajdujących się na wyższym znacznie poziomie (do 50 mtr.) w głębi portu.

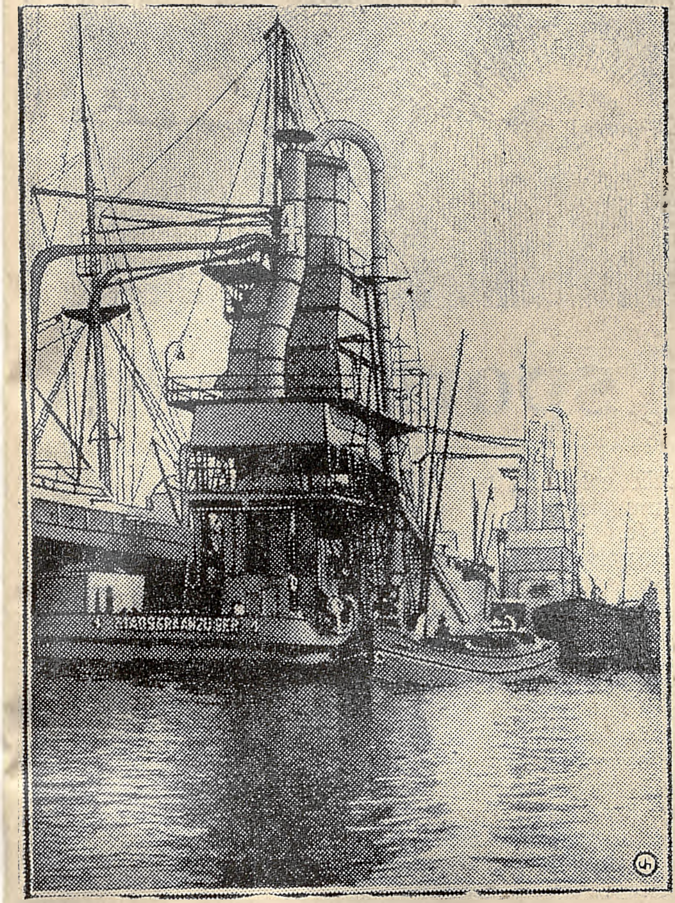
7. Zupełna niezależność od mechanizmów okrętu, co umożliwia mu oczyszczenie kotłów i przeprowadzenie niezbędnych reperacyj maszyn głównych i pomocniczych.

8. Obsługa składa się z kilku osób maszynowej obsługi i jednego do kierowania rurociągami ssącemi.

Te strony dodatnie dały możność elewatorom powietrznym niezwykłego rozwoju. Porty europejskie, Londyn, Liverpool, Antwerpja, Rotterdam, Hamburg, Marsylja, Genua porty zbożowe na całej kuli ziemskiej, posiadają po kilkadziesiąt elewatorów pneumatycznych wszystkich trzech typów, każdy o zdolności przeładunkowej 200—250 ton na godz., nie licząc mniejszych, po kilka, kilkadziesiąt ton. Wielkie przedsiębiorstwa przemysłowe i transportowe, a więc wytwórnie chemiczne, kopalnie, młyny, składy — są w nie zaopatrzone. W portach śródlądowych, wzdłuż spławnych rzek, wszędzie rozsypane są stacje przeładunkowe oparte na powyższych zasadach. W ciągu 30 lat swego istnienia, wyparły one prawie zupełnie dźwigi mechaniczne tam, gdzie się miało do czynienia z ładunkiem sypkim. Były one i są jednym z głównych czynników potężnego rozwoju zachodnich towarzystw transportowych prywatnych, w posiadaniu których w znacznej mierze się znajdują.

Rozpowszechnienie pneumatycznych urządzeń przenośnych u nas jest znikome. Należy się jednak spodziewać, że przy poprawie ekonomicznej kraju — dodatnie strony elewatorów powietrznych zwrócą na siebie uwagę sfer przemysłowych i handlowych.

Szczególne znaczenie mieć one będą przy zastosowaniu czy to jako ruchomych czy też pływających w Gdyni, później w Tczewie. Bez względu na stan robót w porcie, praca elewatorów zwiększyłaby w znacznej mierze zdolność przeładunkową portu. Wszak należy się spodziewać, że kontyngens wywozowy zboża w roku przyszłym nie będzie mniejszy, o ile nie przekroczy kontyngensu sezonu obecnego. Można go i należało by skierować częściowo przez Gdynię, bo odbiorcami są państwa, z któremi komunikujemy się morzem. Nie zawadzałoby to eksportowi węgla, bo elewatory sprojektowane jako ruchome, można ustawiać w dowolnych miejscach i w dowolnym czasie.



Elewatory zbożowe Antwerpji.

Przeładunek ze statków morskich na berlinki.

Wydajność: 150 ton na godzinę. Też zboże w workach z szybkością 500 worków po 100 kg. na godzinę.

Wzgląd, że nasze zboże jest zbyt różnych gatunków, ażeby je można było ładować na okręt wprost z wagonów lub berlinek, nie jest ostatecznie tak przekonywający, gdyż od dawna z portów morza Czarnego zabierały parowce ładunki, składające się z 30—40 partji. Załadowanie omawianym sposobem kilku tysięcy ton wymagało przy tem wszystkiego 2—3 dni.

Oprócz zboża transportujemy też drogą morską cały szereg innych towarów sypkich, i tu można by zastosować elewatory powietrzne.

Koszta zakładowe, zawdzięczając szybkiej amortyzacji elewatorów, zwrócą się w krótkim czasie, a wartość przy ich trwałości nie zmaleje, gdy w r. 1929 w basenie wewnętrznym stanie śpichlerz zbożowy, jak jest przewidziane w projekcie rozbudowy portu.

M. K.

Nasza kronika portowa i żeglugowa.

Ruch w porcie gdyńskim w m-cu marcu.

Od dnia 1-go do dnia 31-go marca włącznie zawinęły do portu 23 statki o łącznej ładowności 15 397 ton rej. net. W tym samym czasie opuściły port 22 statki o łącznej ładowności 13 842 ton rej. net.

Przywóz stanowią 13 ton ładunku mieszanego z Francji.

Wywóz — 28 788 ton węgla (wraz z węglem bunkrowym).

Pasażerów przybyło 39 osób, wyjechało — 368 osób.

Ilość wywiezionego węgla osięgła cyfrę maksymalną w porównaniu z poprzedniemi miesiącami oraz przewyższyła o 6½ tysiąca cyfrę kontyngensową na marzec.

Wobec zbliżającego się okresu letniego przewidywane jest zmniejszenie się popytu na węgiel, dzięki czemu w przyszłym miesiącu należy spodziewać się zmniejszenia eksportu węgla przez Gdynię.

Budowa portu w Gdyni.

W ubiegłym tygodniu draga „Passe-partout" wznowiła refulację terenów molo południowego.

Komisarz Ligi Narodów w Gdyni.

W dn. 31 marca zwiedzał port gdyński Wysoki komisarz L. N. w Gdańsku p. van Hamel w towarzystwie członków polsk. del. Rady Portu i członków Dyrekcji kolei w Gdańsku.

Wysoki komisarz van Hamel w Tczewie.

W tymże dniu o godz. 1-ej po poł. wysoki komisarz Ligi Narodów p. van Hamel przybył do Tczewa. Wizyta była krótka. Wysoki komisarz oglądał wyłącznie nadrzecze w pobliżu mostów kolejowych. Towarzyszyli wysokiemu komisarzowi w zastępstwie min. St. Strassburgera członek Rady Portu inż. Zarzycki, nacz. Urzędu mor. handl. w Gdańsku kdr. Witkowski, dyr. kolei Czarnowski z członkami dyrekcji kolejowej. Wysoki komisarz zapowiedział ponowną wizytę Tczewa.

Pływająca wystawa szwecka zwiedzi Gdynię.

Bieżącego lata, po zakończeniu wystawy skandynawskiej w Göteborgu, Szwecja ma wysłać w podróż okrężna do portów bałtyckich swój największy łamacz lodów jako pływającą wystawę próbek wyrobów szweckich. Statek ten ma również zawinąć do Gdyni. Przedsiębiorstwo pływającej wystawy otrzymuje od rządu szweckiego 25 000 kor. szw. subwencji.

Natknięcie się szweckiego parowca na zewnętrzne wybrzeże Helu.

Dnia 29 marca, we mgle, utknął na mieliźnie pod Jastarnią szwecki parowiec Ernst (2 500 ton nośności), udający się do Gdańska po ładunek węgla. Statek był próżny i został ściągnięty z łatwością przez dwa holowiki gdańskie.

Port rybacki przy Borze-Jastarni.

Jednocześnie z dalszem wzmacnianiem Małego Morza, w Borze rozpocznie się około 1-go maja pogłębianie kanału dojazdowego do tego nowego portu rybackiego na naszem wybrzeżu. Roboty czerpalne będzie prowadził we własnym zarządzie Urząd Marynarki Handlowej.

Ruch portu gdańskiego w marcu.

Zawinęło do Gdańska w marcu 391 statk. morsk. o łącznej ładowności 250 598 ton (marzec 1925: 138 764 t.), odpłynęło 367 statków morsk. o łączn. ładowności 234 654 ton (marzec 1925: 234 654 t.).

Jak widać ruch w stosunku do marca roku poprzedniego prawie się podwoił.

Biedny „niewykorzystany" Gdańsk!

Muzeum morskie.

Sekcja rybacka Ligi morskiej i rzecznej w porozumieniu z muzeum pedagogicznem Warszawy przystąpiła do pracy nad utworzeniem muzeum morskiego. Podstawą jego mają być bogate zbiory sekcji, których część znana jest publiczności z wystawy „polskie morze" i wystawy grudziądzkiej, oraz okazy gromadzone w muzeum przez prof. J. Kaczkowskiego. Muzeum to niemało przyczyni się do propagandy idei morskiej w Polsce. (Kur. Pol.).

Krany dla dworca wiślanego w Gdańsku.

Zamówienie na dostawę 6 kranów o nośności 7 t. z chwytaczami, dla nowego nabrzeża, przy dworcu wiślanym oddała Rada Portu firmie Tigler z Duisburga. Konstrukcję żelazną tych dźwigów wykonują Stocznia Gdańska, Klawitter i Gdańska Fabryka Wagonów, każda z tych firm dla 2 dźwigów.



Podróże morskie i sport wodny

Podróż bez załogi przez Atlantyk.

VII.

Około 6-go lipca Firecrest ponownie się wciągnął w strefę pomyślnego pasatu północno-wschodniego. Wiatr z dnia na dzień wzmagał się na sile, wobec czego na yachcie, mającym zużyty osprzęt żeglowy, pękała raz po raz jakaś lina,. to znów rozdzierał się jeden z żagli. Al. Gerbault był całkowicie zajęty naprawą tych uszkodzeń, pracując igłą od rana do wieczora. W końcu, urwał się, spadając do wody, dziobak (kliwer); samotny żeglarz oparł się o boczny ściągacz ościenia (bukszprytu), lecz lina pękła i on wpadł do wody. Na szczęście zdążył się jeszcze uchwycić za wodny wiąz (watersztak) i wydostał się przez to na pokład. „Firecrest" biegł szybko i w razie nieschwycenia liny dogonić go płynącemu byłoby niemożliwe. Działo się to 13-go lipca. Feralna, czy, ostatecznie, szczęśliwa trzynastka, bo jednak podróżnik wydostał się na pokład!

— Następne trzy dni były burzliwe i yacht z trudnością utrzymywał się na kursie. 17-go lipca przy słabnącym wietrze, w nocy, spadł deszczyk, wobec czego udało się zebrać około litra wody. Było gorąco i podróżnik celowo skąpał się w deszczu, co mu ulżyło, gdyż czuł już silne pragnienie.

Następne dwa tygodnie upłynęły przy słabych wiatrach i wysokiej temperaturze. Podróżnik sam odczuwał stan apatji: gorączkował, leżąc w kajucie, gdy yacht sterował sam.

Około 1-go sierpnia rozpoczął się silny wiatr północny, nazajutrz zaś lało jak z cebra, lecz na małym żaglowcu, nurzającym się w falach, deszcz się mieszał z rozpryskami słonej wody i niepodobna było powiększyć zapasów.

Również żywność się wyczerpywała, gdyż w końcu lipca Gerbault wyrzucił resztki solonej wołowiny, wydające zapach niemożliwy do zniesienia. Wówczas podróżnik zaczął się pilnie rozglądać dokoła, szukając „pływającej żywności" w pobliżu statku. Dostrzegł ją wreszcie w postaci trzech dużych ryb, które płynęły stale pod yachtem.

Były to dorady, zapewne te same egzemplarze, które podróżnik zoczył przed miesiącem, lecz później nie zwracał na nie uwagi. Niektóre gatunki ryb odznaczają się wielką ciekawością, lub żerują na odpadkach i towarzyszą przez to okrętom na przebiegach tysiąca mil i większych.

Al. Gerbault próbował polować na te ryby przy pomocy wińczestra, gdy były bliższe powierzchni, były wszakże wrażliwe na strzał i szybko się opuszczały.

Zrozpaczony bezowocnością tych prób usiadł przy burcie zanurzając bose nogi we wodzie. Wywarło to niespodziany skutek: zdjęte ciekawością dorady natychmiast się zbliżyły, tak że bez trudności było można przebić jedną z nich oszczepem zaopatrzonym w linkę. Mięso tej ryby z gatunku makrelowych było jadalne lecz niezbyt smaczne Przy dalszem polowaniu Gerbault wywieszał do wody serwetkę i zawsze z doskonałym skutkiem, gdyż biały przedmiot najskuteczniej pociągał ryby ku sobie.

Tymczasem zapasy wody się wyczerpywały i smak jej psuł się coraz bardziej; podróżnik filtrował ją przed użytkiem przez płótno.

Wreszcie 4-go sierpnia w nocy nadciągnęła od zachodu wielka nawałnica. Deszczu było poddostatkiem. Przyszedł on nawet przed wiatrem, co zwiastuje na morzu wiatr tem gwałtowniejszy. Wicher, który spadł wśród nocy na dzielny „Firecrest" istotnie był gwałtowny i natychmiast położył stateczek, jednak po pierwszym jego przejściu Al. Gerbault już zaczął zbierać wodę do nastawionego żagla.

Nadesłane.

(Za dział ten redakcja przyjmuje tylko odpowiedzialność prasowo-prawną).

Budowa portu w Gdyni.

Jeżeli sięgniemy okiem w dzieje poszczególnych narodów, to zauważymy, że rozwój potęgi i dobrobytu danego państwa szedł zawsze w parze z rozwojem jego handlu morskiego i działalności na morzu.

Dlategoteż wszystkie narody, które tylko miały ku temu możność, dążyły do zawładnięcia morzem, budując dogodne porty morskie, oraz potężną flotę handlową.

Niestety Polska nawet w czasach swego największego rozkwitu, prowadząc handel głównie drogą lądową, mało interesowała się sprawami morskiemi, tak, że pod tym względem nie mamy ani wielkiej przeszłości, ani też odpowiednich tradycji.

To zaniedbanie spraw morskich prędzej czy później musiało się dać nam we znaki, gdyż w obecnych czasach rozwój ekonomiczny każdego państwa oparty jest na międzynarodowej wymianie towarów, bez której żadne państwo normalnie egzystować nie może.

Okoliczności złożyły się tak, że dzięki wynikłym konjunkturom rynek handlowy wschodni mamy prawie że zamknięty, z drugiej zaś strony wojna ekonomiczna z Niemcami utrudnia nam w znacznej mierze rozwój naszego handlu w tym kierunku.

Musieliśmy więc szukać dalszych rynków handlowych, co pociągnęło za sobą konieczność posługiwania się morzem.

Otóż pod tym względem Polska znalazła się zupełnie nie przygotowana i musieliśmy się w tym kierunku zdać zupełnie na łaskę cudzoziemców.

Nie mówię już o tem, że nie posiadamy, prócz dwu małych statków, własnej floty handlowej, która zawsze gra doniosłą rolę w rozwoju handlu zamorskiego, ale nie zajmujemy się nawet sami maklerstwem okrętowem, a ściśle nawet mówiąc, właściwie prawie że zupełnie nie zajmujemy się sami handlem morskim, gdyż polscy importerzy i eksporterzy za małymi wyjątkami kupują i sprzedają towar tylko na miejscu w Gdańsku.

Sytuacja taka, uzależniająca nas w zupełności od cudzoziemców, jest bardzo dla nas niebezpieczną i, przy najmniejszych komplikacjach lub konkurencji na rynku wszechświatowym, cały nasz eksport może być poważnie zagrożony.

Prawda, że w dużej mierze podobny

stan rzeczy zawdzięczamy brakowi polskich sił fachowych, oraz odpowiednich środków, ale nie widzimy, aby cośkolwiek realnie przedsiębrano pod tym względem, żeby sytuację choć stopniowo zmieniać na lepsze.

Wszyscy chyba zdają sobie u nas sprawę z tego nienormalnego stanu rzeczy i z kolosalnych strat, jakie wskutek tego ponosimy, gdyż niema chyba na świecie drugiego narodu, gdzieby tyle mówiono i pisano o sprawach morskich, jak u nas, lecz chyba niema też narodu, któryby tak mało pod tym względem uczynił jak my.

Od siedmiu lat prawie prowadzi się w kraju niesłychaną propagandę, celem zainteresowania społeczeństwa sprawami morskiemi, zakładamy specjalne ligi i stowarzyszenia, mające na celu zorganizowanie i stowarzyszenie polskiej floty handlowej i handlu morskiego, posiadamy specjalne organy prasy, poświęcone sprawom morskim, zbiera się składki i subskrypcje na budowę floty handlowej, specjalne ustawy zapewniają subwencje rządowe polskim statkom, a pomimo zda się tak intensywnej pracy i ogólnego zainteresowania, rezultaty dotąd osiągnięte są prawie żadne.

Z prywatnych funkcjonujących przedsiębiorstw żeglugowych mamy tylko jedynie towarzystwo żeglugi morskiej „Sarmacja", które posiada zaledwie dwa małe statki i, dzięki małemu poparciu ze strony naszego społeczeństwa i sfer handlowych, ledwie że może się utrzymać bez widoków lepszej przyszłości, będąc zmuszonem konkurować z wielkiemi cudzoziemskiemi liniami okrętowemi.

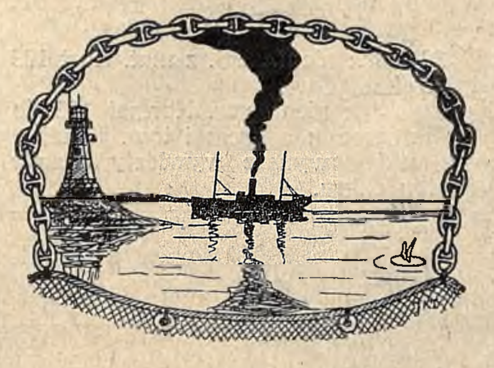
Wszelkie zaś nowe poczynania stworzenia jakiegoś towarzystwa okrętowegi kończyły się zawsze tylko na projektach.

Głównego chyba powodu tak małej wydajności pracy naszej w tym kierunku należy szukać w tem,- że nie mieliśmy dotąd własnego portu morskiego, któryby służył jako punkt oparcia naszej floty handlowej, gdzie zmuszeni bylibyśmy samodzielnie pracować i stwarzać własne placówki handlowo-morskie i tem samem służyłby jako bodziec i inicjatywa we wszystkich naszych poczynaniach, dotyczących morza.

Dlategoteż wszyscy, kogokolwiek tylko sprawy morskie żywo obchodzą, z radością przyjęli parę lat temu wiadomość o rozpoczęciu budowy polskiego portu morskiego w Gdyni, gdyż bez własnego portu, czyli bez faktycznego dostępu do morza, nie mogliśmy nigdy poważnie myśleć, ani o stworzeniu floty handlowej, ani też o rozwoju polskiego handlu morskiego.

Mamy coprawda Gdańsk, w którym zawarowano nam pewne prerogatywy i przywileje, ale Gdańsk przy obecnym stanie rzeczy dalekim jest od odgrywania tej roli, jaka w naszem życiu gospodarczem winien odgrywać polski port morski. Jerzy Kijewski.

(Dokończenie nastąpi).



Nasz wywóz morzem.

Dane prowizoryczne.

Objaśnienie skrótów: par. — parowiec, żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec.

Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń. — duński, est. — estoński, fr. — francuski, fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem. — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polski szw. — szwecki.

Maklerzy: (Art) — Artus, (B i S) — Behnke i Sieg, (Bg) — Bergenske, (D-S) — Danziger Schiffahrtskontor, (Gw.) — Ganswindt, (Hg.) — Hartwig, (Lcz) — Lenczat, (Pw) — Prowe, (Rhd.) — Reinhold.

Liczby oznaczają ładowność statków w tonach netto (1 tona — 2.83 m³).

Wywóz polskiego węgla przez port gdyński.

(22—31 marca).

25 mar.: szw. par. Lord 927 do Ystadu (B i S), lit. par. Stephania 437 do Kłajpedy (Rhd).

27 mar. szw. par. Nordöst 628 do Norrköpingu (B i S), gd. par. Balticum 363 do Rönneby (B i S).

30 mar.: niem. par. Tip 765 do Korsöru (B i S), norw. par. Brisk 886 do Sundsvallu (Bg), duń. par. Energie 682 do Kjöge (B i S).

Statki powyższe wywiozły łącznie 9720 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port tczewski. (22—31 marca).

26 mar.: niem. lichtugi Bazar 384 i Ulk 377 do Kopenhagi (Tow. Sosnowieckie huť żel. i kopalń węgla).

Statki powyższe wywiozły 1300 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port gdański. (23—31 marca).

23 mar.: par. Hadsund 1163 do Bordeaux (B i S), łot. par. Latvija 242 do Kłajpedy (Pwe), szw. żagl. Margit 107 do Landskrony (Gw), szw. par. Dagmar 647 do Sztokholmu (Bg), szw. par. Hanna 271 do Selvesborgu (B i S).

24 mar.: duń. par. Fanö 1093 do Genui (B i S), szw. par. Tyr 432 do Norrköpingu (B i S), szw. par. Märk 926 do Göteborga (B i S). niem. par. Hugo StinnesXII 1222 do Kopenhagi (Art), szw. par. Felicitas 687 do Oxelösundu (Bg).

25 mar.: szw. par. Rossnasen 823 do Göteborga (B i S).

26 mar.: łot. par. Kokness 1044 do Rygi (D—S), duń. par. Smut 1089 do Kopenhagi (Art).

27 mar.: duń. par. Cyril 1267 do St. Nazaire (B i S), duń. par. Victoria 1160 do Fridericji (B i S), szw. par. Fyglia 979 do Sztokholmu (B i S), szw. par. Excelsior 841 do Göteborga (B i S), duń. par. Advance 774 do Kopenhagi (Rhd).

29 mar.: szw. par. Bris 1159 do Göteborga (Rhd).

30 mar.: szw. par. Frey 1389 do Rouen (Bg), łot. par. Kurland 428 do Kłajpedy (Bg), niem. hol. Laboe z licht. Vega 758 do Rygi (Art), niem. par. Eduard Haubuss 425 do Grangemouth (D—S).

31 mar.: łot. par. Windau 281 do Ystalu (Rhd).

Statki powyższe wywiozły łącznie 44 100 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański. (23—31 marca).

23 mar.: gd. par. F. G. Reinhold 706 do Westhartlepol z podkładami (Rhd),

25 mar.: ang. par. Akenside 1138 do Wisby (Bg), niem. par. Hexa 503 do Hull (D—S).

26 mar.: niem. hol. H. Peters IV z licht. Hildegard 452 i Annie 409 do Amsterdamu (D—S). szw. par. Ljusenaelf 808 do Grimsby (B i S).

27 mar.: ang. par. Bluestone 809 do Londynu (Shaw), duń. par. Lilleborg 861 do Grangemouth (Bg), ang. par. Spero 981 do Newcastle (B i S), niem. par. Sedina 183 do Antwerpji z tow. i podkładami (Rhd), niem. par. A. Peters 246 do Antwerpji (D—S), szw. par. Ethel 908 do Manchesteru (B i S), niem. par. Martha 235 do Dordrechtu (Wolff). niem. żagl. z mot. Nordstern 218 do Hamburga (Gw).

28 mar.: szw. par. Botte 778 do Hull (Bg), ang. par. Majorka 589 do Wiek z tow. i drz. (Rhd).

30 mar.: niem. par. Alfred 895 do Londynu (B i S), niem. par. Käte 653 (D—S), niem. par. Pax 301 do Elsfleth z podkładami (Wolff), niem. par. Georg Zelk 298 do Grimsby (Bg).

31 mar.: niem. par. Helmwiege 660 do Dordrechtu (D—S), duń. par. Belgien 1274 do Hull (Bg), niem. par. Wotan 1396 do Tynedocku (Bg), duń. par. H. A. Hansen 718 do Londynu (Shaw).

Statki powyższe wywiozły łącznie 53 700 m³ drzewa.

Wywóz polskiego zboża przez port gdański. (23—31 marca).

23 mar.: duń. par. Fulton 450 do Rewla z zbożem i tow. (Jörgensen), niem. żagl. z mot. Ingeborg 84 do Aarhus i Wyle (Bg).

24 mar.: duń. par. Kongsdal 357 do Rewla z zb. i tow. (Jörgensen).

25 mar.: niem. par. Moskau 365 do Antwerpji z tow. i zb. (B i S).

26 mar.: niem. żagl. z mot. Erich Arnold 108 do Augustenbergu (Gw).

niem. par. Heinz Ferdinand 538 do Antwerpii (Jörgensen).

27 mar.: niem. par. Rival 353 do Rotterdamu z zb. i tow. (Rhd).

Statki powyższe wywiozły łącznie 3 900 ton zboża.

Wywóz polskiego cukru przez port gdański. (23—31 marca).

23 mar.: niem. żagl. z mot. Kurt 183 do Itzehoe (Gw).

31 mar.: niem. par. Normal 182 do Amsterdamu z cukrem i tow. (Rhd)

Statki powyższe wywiozły łącznie 650 ton cukru.

Do Gdańska zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdańska odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okręt. wzgl. makler
12. 4.	z Londynu	do Kłajpedy i Lipawy	13. 4.	Baltara	United Balt. Corp.
16. 4.	„ Lipawy	„ Londynu	16. 4.	„	„
19. 4.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	20. 4.	Baltriger	„
23. 4.	„ Lipawy	„ Londynu	23. 4.	„	„
26. 4.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	27. 4.	Baltara	„
9. 4.	„ Lipawy	„ Londynu	9. 4.	„	„

Wodostany Wisły.

Marzec / Kwiecień — Daty	26	27	28	29	30	31	1	2	3
Kraków	—195	—197	—200	—202	—195	—183	—177	—177	—189
Zawichost	145	140	141	135	149	150	189	195	191
Warszawa	170	161	153	149	146	147	157	150	181
Płock	188	181	173	167	163	160	159	162	166
Toruń	249	233	220	212	201	194	189	187	191
Fordon	256	240	227	217	207	201	196	192	194
Tczew	310	280	258	244	227	214	202	192	186
Ujście	240	240	220	230	226	228	232	246	250

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski". Odbito w drukarni „Pielgrzyma" w Pelplinie.